

ECONOMIA

PIAZZA AFFARI

	Valore	var% su rif.
FTSE MIB	26.193.540	-4,03
FTSE Italia All Share	28.320.660	3,94
FTSE Italia Mid Cap	42.266.050	-3,99
FTSE Italia Star	48.198.360	-1,83

I migliori	Valore	var% su rif.
1) Lventure Group	0,374	6,55
2) Colnase Global	54,440	3,50
3) Ratti	3,040	3,40
4) Snowflake	127,060	3,35
5) Pininfarina	0,852	2,40

I peggiori	Valore	var% su rif.
1) Commerzbank	10,045	-11,11
2) Aegon	4,987	-10,71
3) B P di Sondrio	4,210	-10,62
4) Datologic	7,610	-10,54
5) Eper Banca	2,435	-9,51

NEW YORK	Dow Jones	31.975.631	0,21
NEW YORK	Nasdaq	11.246.732	0,97
LONDRA	FTSE 100	7.548.630	-2,58
FRANCOFORTE	Dax	14.959.470	-3,04
PARIGI	Cac 40	7.021.500	-2,90
TOKYO	Nikkei 225	29.832.961	-1,11
ZURIGO	SMI	10.632.050	-1,24

DOLLARO	Americano	1,071	1,13
STERLINA	Inglese	0,884	0,13
FRANCO	Svizzero	0,975	-0,75
YEN	Giapponese	141,960	-1,89
DOLLARO	Australiano	1,607	0,01
DOLLARO	Canadese	1,475	0,70
CORONA	Danese	7,444	0,02

IL CASO

di Francesco Giubilei

IERI IL SUMMIT DEI MINISTRI DEI TRASPORTI

Salvini: «No a diktat sull'auto» L'Ue verso una mediazione

La Commissione: «Pronti a trovare una soluzione per la svolta elettrica». Il nodo dei carburanti puliti

«A oggi nessuna decisione è stata ancora presa»: il commissario all'Industria Thierry Breton lascia uno spiraglio aperto a un dietrofront europeo sullo stop ai motori endotermici nel 2035 nel giorno in cui a Strassburgo avviene la riunione dei ministri dei Trasporti Ue contrari alla misura.

Molto più netta la posizione italiana come spiegato dal vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini che, intervenendo alla riunione, ha affermato senza giri di parole: «Il governo italiano è fortemente contrario al regolamento su Euro 7. Aggiungo la posizione contraria anche al dossier CO2 per veicoli leggeri e pesanti, a meno che non rientrino i biocarburanti e i sintetici e-fuel». Salvini ha poi specificato: «Evviva la transizione ecologica e ambientale ma accompagnata, incentivata, spiegata, non imposta per legge da Bruxelles sulla testa e sul portafoglio degli italiani dalla sera alla mattina». L'Italia aveva già annunciato nelle settimane passate la

sua contrarietà al regolamento dopo che Polonia e Bulgaria avevano fatto altrettanto anche alla luce dei dubbi della Germania. Alla riunione a Strassburgo hanno partecipato, oltre all'Italia, i ministri di Repubblica Ceca, Polonia, Germania, Ungheria, Romania, Slovacchia, Portogallo. Secondo Salvini si è trattato di un «incontro importante, con otto governi europei per dire no alla messa al bando delle auto a benzina e diesel». «Solo elettrico - ha proseguito - significa fare un regalo alla Cina, licenziare in Italia, licenziare in Europa, non aiutare l'ambiente. La transizione ecologica è fondamentale però non va avanti a colpi di multe, di divieti, di obblighi, di penalizzazioni e di tasse».

«È stato un primo incontro contro gli standard Euro 7 che riteniamo irrealistici e che vorremmo poter modificare nei prossimi mesi», ha sottolinea-

to il ministro ceco Martin Kupka aggiungendo: «Lo riteniamo anche dannoso per l'ambiente perché con l'aumento dei costi delle auto non favorirà l'aggiornamento delle flotte. Meno persone potranno permettersi di cambiare auto». Nonostante la

Commissione Ue non abbia partecipato alla riunione, si registrano le prime aperture: «Siamo pronti a dare chiarimenti alle preoccupazioni espresse dai paesi membri, con i quali siamo impegnati in una collaborazione stretta e co-

struttiva per trovare la soluzione». Un'ipotesi sul tavolo è una dichiarazione che apra la strada alla possibilità di non proibire nuove auto e furgoni a benzina e diesel dal 2035 purché siano alimentati da carburanti puliti (e-fuel e biocarburanti). C'è

un problema: il regolamento ha già avuto l'ok dal Parlamento europeo e manca solo il voto finale del Consiglio per l'adozione, perciò una dichiarazione politica o un impegno della Commissione non costituisce un risultato legalmente certo.

Intanto anche l'Austria prende posizione schierandosi con Italia e Germania e il cancelliere Karl Nehammer afferma: «Se i leader dell'Ue dovessero votare sul divieto dei motori a combustione interna, anch'io mi pronuncerò contro». La partita sul futuro delle automobili diesel e benzina ormai data per persa, è tutt'altro che chiusa e, complice la posizione del governo italiano e l'asse con la Germania, si potrebbe fermare la nuova misura ideologica europea sul green.



PALETTI Il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini

l'intervento

RICORDARSI DELLE IMPRESE

di Carlo Sangalli*

Sin dalla presentazione, nell'estate 2021, del pacchetto europeo "Fit for 55" siamo stati in prima fila, insieme a Contraffort, nel denunciare i rischi connessi ad un approccio alla transizione a tratti ideologico, non equilibrato e poco sensibile alle esigenze delle imprese. Abbiamo, quindi, rappresentato con forza, in Europa e in Italia, l'esigenza di perseguire sempre la sostenibilità dal punto di vista non solo ambientale, ma anche economico e sociale.

È evidente che sulla delicata partita della riduzione delle emissioni climateranti qualsiasi scelta - anche quella ambiziosa di raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica nel 2050 - debba essere valutata con il mondo delle imprese, per evitare di tradursi in una pericolosa penalizzazione per l'intero sistema produttivo nazionale ed europeo. Su questo punto la neutralità tecnologica era ed è ancora il nostro riferimento: si dica al mondo della produzione dove si vuole arrivare e si lasci poi alle imprese la libera scelta della tecnologia più adatta da utilizzare per raggiungere quell'obiettivo. Ad esempio, in alcuni ambiti - penso alla mobilità delle persone nelle città - l'elettrico rappresenta sicuramente una valida soluzione, ma in altri comparti del trasporto non è ancora una tecnologia matura e sono quindi preferibili - tra quelle già esistenti - altre alimentazioni sostenibili dei motori termici.

Certo, il tempo è ormai trascorso e molte case costruttrici hanno già fatto investimenti, anche significativi, che non possono essere vanificati. L'auspicio è, quindi, che la riflessione avviata sull'abbandono definitivo del motore a combustione interna conduca al varo di una coerente politica industriale europea per la filiera dell'auto e il trasporto sostenibile che ne garantisca, al tempo stesso, la transizione ecologica e la competitività sui mercati internazionali.

In ogni caso, l'eventuale scelta di abbandonare le motorizzazioni endotermiche per le auto e i veicoli commerciali leggeri dovrà essere accompagnata da interventi - come adeguati e capillari infrastrutture di ricarica e misure di supporto al rinnovo del parco circolante - che evitino impatti economici negativi su cittadini e imprese. Il perseguimento della sostenibilità dei trasporti è, insomma, una sfida estremamente impegnativa, che richiede la mobilitazione di tutte le risorse e le tecnologie disponibili. E, quindi, positiva la previsione, contenuta nel testo approvato dal Parlamento europeo, di una possibile riconsiderazione del divieto entro il 2026, alla luce dei progressi che saranno conseguiti sul fronte della riduzione delle emissioni delle altre tipologie di alimentazione. Biocarburanti e carburanti sintetici potranno, in tale ambito, continuare a dare attraverso i motori endotermici il loro contributo per una sostenibilità del trasporto completa. Ma imprese e consumatori hanno bisogno di certezze per una transizione giusta che preservi l'eccellenza nazionale ed europea della filiera automotive.

Il nostro auspicio è, quindi, che su questi temi si prosegua con pragmatismo, attraverso il confronto costruttivo, evitando scelte controproducenti e autolesionistiche per il sistema produttivo nazionale.

*Presidente di Confindustria-Imprese per l'Italia

bioera

BIOERA S.p.A.

Sede legale in Milano - Corso di Porta Nuova n. 46
Capitale sociale Euro 4.491.348,30 sottoscritto e versato
Registro delle imprese di Milano Monza Brianza Lodi e Codice Fiscale e numero
di iscrizione 03916240371
Partita IVA 00676181209

Avviso di Offerta in Borsa dei Diritti di Opzione non esercitati

ai sensi dell'art. 89 del regolamento approvato con delibera Consob del 14 maggio 1999, come successivamente modificata ed integrato

Milano, 14 marzo 2023 - Bioera S.p.A. ("Bioera", la "Società" o l'"Emittente") rende noto che, in data 10 marzo 2023, si è concluso il periodo per l'esercizio dei diritti di opzione ("Diritti di Opzione") relativi all'offerta in opzione agli Azionisti (il "Periodo di Offerta") di un numero massimo di n. 48.194.430 azioni ordinarie Bioera, prive di valore nominale, aventi godimento regolare e medesime caratteristiche di quelle in circolazione (le "Azioni in Offerta") rivenienti dall'aumento di capitale a pagamento, per un importo complessivo massimo pari ad Euro 9.638.886,00, scindibile, comprensivo di sovrapprezzo, deliberato dal Consiglio di Amministrazione di Bioera in data 21 aprile 2022, 4 ottobre 2022 e 9 febbraio 2023, in esecuzione della delega ad esso attribuita dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti dell'Emittente in data 13 settembre 2019.

Durante il Periodo di Offerta iniziato il 20 febbraio 2023 e conclusosi in data 10 marzo 2023, a seguito dell'esercizio di n. 179.529 Diritti di Opzione, sono state sottoscritte complessivamente n. 2.692.935 Azioni in Offerta, per un controvalore complessivo pari ad Euro 538.587.

La Società offrirà n. 3.033.433 Diritti di Opzione non esercitati (i "Diritti Inopinati") relativi alla sottoscrizione di n. 45.501.495 Azioni in Offerta, per un controvalore complessivo pari ad Euro 9.100.299, su Euronext Milan, organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., ai sensi dell'art. 23441, c. 3, del Codice Civile, per il tramite di Equita SIM S.p.A., nelle sedute del 15 e 16 marzo 2023 (l'"Asta dell'Inopinato"), salvo chiusura anticipata dell'offerta in caso di vendita integrale dei Diritti Inopinati nella seduta del 15 marzo 2023.

Nell'ambito dell'Asta dell'Inopinato, i Diritti Inopinati saranno offerti con codice ISIN IT000531113.

Nel corso della seduta del 15 marzo 2023 sarà offerto l'intero quantitativo dei Diritti Inopinati e nella seduta del 16 marzo 2023 saranno offerti i Diritti Inopinati eventualmente non collocati nella seduta precedente.

I Diritti Inopinati acquistati potranno essere utilizzati per la sottoscrizione delle Azioni in Offerta, al prezzo (unitario) pari ad Euro 0,20, di cui 0,12 da imputarsi a capitale ed Euro 0,08 da imputarsi a sovrapprezzo, nel rapporto di n. 15 Azioni in Offerta ogni n. 1 Diritti Inopinati detenuti.

L'esercizio dei Diritti Inopinati acquistati nell'ambito dell'Asta dell'Inopinato e, conseguentemente, la sottoscrizione delle Azioni in Offerta dovranno essere effettuati, a pena di decadenza (il entro e non oltre il giorno 16 marzo 2023, con pari validità, in caso di chiusura anticipata dell'Asta dell'Inopinato per vendita di tutti i Diritti Inopinati nella seduta del 15 marzo 2023 e (ii) entro e non oltre il giorno 17 marzo 2023, con pari validità, in caso di chiusura dell'Asta dell'Inopinato il 16 marzo 2023, presso gli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione concentrata di Monte Titoli S.p.A.

Si ricorda che le Azioni in Offerta rivenienti dall'esercizio dei Diritti Inopinati saranno accreditate sui conti degli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione concentrata Monte Titoli S.p.A. al termine della giornata contabile dell'ultimo giorno di esercizio dei Diritti Inopinati con disponibilità in pari data.

CONTI DA RECORD NEL 2022

Porsche, i ricavi superano i 37 miliardi Sarà «green» l'80% dei nuovi modelli

Porsche mette a segno un 2022 pieno di soddisfazioni con il successo della quotazione in Borsa e risultati finanziari da record. La casa automobilistica di Stoccarda ora punta a raggiungere l'obiettivo di oltre l'80% dei nuovi modelli completamente elettrici nel 2030. Nonostante guerra in Ucraina, pandemia e interruzioni della catena di fornitura globale, il gruppo l'anno scorso ha ottenuto un fatturato di 37,6 miliardi di euro, in crescita del 13,6% rispetto all'esercizio al 2021. L'utile operativo del gruppo è stato di 6,8 miliardi di euro, superando di 1,5 miliardi di euro la cifra dell'anno precedente (+27,4%). Il flusso di cassa del settore automobilistico, inoltre, ha raggiunto nuovi massimi storici. In condizioni «difficili», abbiamo ottenuto il risultato più forte nella storia di Porsche», afferma Oliver Blume, presidente del consiglio di amministrazione. Il consiglio direttivo della società ha proposto un dividendo di 1,01 euro per azione privilegiata. Porsche può contare su un portafoglio ordini ben nutrito che ha permesso di consegnare l'anno scorso 309.884 veicoli. Guardando al futuro, il gruppo ha confermato i suoi obiettivi a medio e lungo termine: per il 2023 si prevede un fatturato compreso tra i 40 e i 42 miliardi di euro.